

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių

(COM(2011) 650 galutinis – 2011/0294 (COD))

(2012/C 143/26)

Pranešėjas **Stefan BACK**

Europos Parlamentas, 2011 lapkričio 15 d., ir Taryba, 2011 m. lapkričio 30 d., vadovaudamiesi Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 172 ir 304 straipsniais, nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl

Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių

COM(2011) 650 final – 2011/0294 (COD).

Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto parengiamąjį darbą šiuo klausimu, 2012 m. vasario 3 d. priėmė savo nuomonę.

478-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2012 m. vasario 22–23 d. (2012 m. vasario 22 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 133 nariams balsavus už, 1 – prieš ir 6 susilaikius.

Tai viena iš penkių EESRK parengtų nuomonių dėl **Europos infrastruktūros tinklų priemonės** ir jos gairių, kurias Europos Komisija paskelbė 2011 m. spalio mėn. Penkių nuomonių paketą sudaro šios nuomonės: **TEN/468** dėl **Europos infrastruktūros tinklų priemonės** (pranešėjas Raymond HENCKS), **TEN/469** dėl **telekomunikacijų** tinklų gairių (pranešėjas (Antonio LONGO)), **TEN/470** dėl **energetikos** infrastruktūros gairių (pranešėjas Egbert BIERMANN), **TEN/471** dėl **transporto** tinklo plėtros gairių (Stefan BACK) ir **TEN/472** dėl projektų **obligacijų** iniciatyvos (pranešėjas Armin DUTTINE).

1. Išvados ir rekomendacijos

1.1 Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas (EESRK) palankiai vertina komunikatą dėl augimo paketo (toliau – komunikatas) ir pasiūlymą dėl reglamento dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo gairių (toliau – pasiūlymas). Komunikate pateiktas metodas ir pasiūlyme pateiktos reguliavimo priemonės, skirtos jam įgyvendinti transporto srityje, daugiausia atitinka tai, ką EESRK išdėstė ankstesnėse nuomonėse.

1.2 Ypač EESRK pritaria minčiai, kad norint sėkmingai įgyvendinti strategiją „Europa 2020“ ir 2011 m. baltojoje knygoje „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas“ (toliau – 2011 m. Transporto politikos baltoji knyga) įvardytus tikslus, būtina turėti daugiarūšio transporto ir sklaidaus tarpvalstybinio susisiekimo infrastruktūros tinklus, kurie apimtų ir galutinės paskirties vietą, ir užtikrinti gerą susisiekimą su ES nepriklausančiomis šalimis. EESRK taip pat palankiai vertina tai, kad transporto, energetikos ir skaitmeninių paslaugų sektorių infrastruktūros politiką norima tvarkyti integruotai, siekiant kuo didesnės sąveikos ir efektyvaus išteklių naudojimo. Vis dėlto, EESRK turi ir pastabų – jos dėstomos toliau.

1.3 Tarp pasiūlymo 10 straipsnyje įvardytų planavimo prioritetų EESRK pasigenda tikslo siekti sąveikos su kitais tinklais.

1.4 Komitetui atrodo, kad pasiūlyme numatyti itin ilgalaikiai tikslai ir kitos, 2020–2030 metų laikotarpiui numatytos praktiškesnės ir skubesnės priemonės stokoja nuoseklumo.

1.5 EESRK pritaria dviejų lygmenų – visuotinio tinklo ir pagrindinio tinklo – principui. Vis dėlto EESRK abejoja, ar pagrindinio tinklo koridorių (toliau – koridoriai) iš tikrųjų nereikėtų vertinti kaip trečio lygmens, kuris dabartinėse pasiūlymo gairėse pakeičia prioritетinius projektus. Komitetas taip mano todėl, kad pasiūlymo IV skyriuje pateikiami konkretūs koridorių ir jų plėtros apibrėžimo kriterijai, o tai suteikia jiems savitumo ir tuo jie neabejotinai išsiskiria iš likusio pagrindinio tinklo. EESRK atkreipia dėmesį į tai, kad nenuspėjamumo ir teisinio netikrumo problemos kyla dėl to, kad koridoriai ir jų iš anksto atrinkti projektai yra išvardyti Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo nustatoma Europos infrastruktūros tinklų priemonė (toliau – Pasiūlymas dėl Europos infrastruktūros tinklų priemonės), priede ir kad ši dokumentą numatyta taikyti tik 2014–2020 m., nors ir koridoriai, ir projektai yra ilgalaikiai ir jiems prioritetiškumą reikia užtikrinti ir po 2020 metų.

1.6 Todėl EESRK laikosi nuomonės, kad šią nenuspėjamumą ir teisinio netikrumo problemą galima būtų išspręsti sudarius šio pasiūlymo priede nurodytą pagrindinio tinklo koridorių ir iš anksto atrinktų projektų sąrašą arba paskelbus, kad sąrašas galios tol, kol galios šis pasiūlymas, nebent ateityje būtų daromi pakeitimai.

1.7 EESRK nurodo svarbų koordinavimo ir valdymo organizavimo, kuris numatytas pagrindinio tinklo koridoriams, svarbą, siekiant juos lengviau įgyvendinti. Nepaisant to, Komitetas atkreipia dėmesį į tai, kaip svarbu išlaikyti valdymo organizavimą kuo tinkamesnį ir ekonomiškesnį, sutelkiant aiškų dėmesį į tikslą užtikrinti, kad tarpvalstybinės sąsajos veiktų optimaliai ir kad koridoriuose būtų išvengta kliūčių. EESRK ragina rasti sprendimus, kuriais būtų išvengta paralelinių valdymo organizacijų ir funkcijų dubliavimosi, kai skirtingų koridorių sistemos sutampa, pavyzdžiui, pagrindinio tinklo koridoriai ir konkurencingo krovinių vežimo Europos geležinkeliais tinklo dalys.

1.8 EESRK norėtų žinoti, ar nereikėtų aiškių nuostatų, kuriose visam pagrindiniam tinklui (įskaitant jūrų greitkelius, jungiančių pagrindinio tinklo uostus, projektus) būtų numatytas koordinavimo ir valdymo mechanizmas, toks, koks siūlomas koridoriams, kad pagrindinius tinklus būtų patogiau tinkamai ir laiku sukurti. Ypač EESRK norėtų pabrėžti, kad šis mechanizmas labai naudingas, nes planavimo institucijoms būtų lengviau rasti pusiausvyrą tarp įvairių lygių nacionalinių prioritetų ir ES pridėtinės vertės pusiausvyros, o taip pat pabrėžia ES pridėtinę vertę.

1.9 Kalbant apie koridorių konfigūraciją, EESRK atkreipia dėmesį į tai, kad pasiūlyme pabrėžiamas jų daugiarūšis ir tarpvalstybinis pobūdis. Koridorių konfigūracija, pateikiama pasiūlymo dėl Europos infrastruktūros tinklų priemonės priede, skirta krovinių vežimui geležinkelių koridoriais, kurie apibrėžiami Reglamente (ES) Nr. 913/2010 dėl konkurencingo krovinių vežimo Europos geležinkeliais tinklo. Kadangi vienas pagrindinių pasiūlymo prioritetų yra siekti efektyviai išteklius naudojančio daugiarūšio transporto ir kad visuose koridoriuose būtų bent po tris transporto rūšis, reikėtų apsvarstyti kitų transporto rūšių galimybes.

1.10 EESRK mano, kad koridoriai turėtų būti apibrėžti remiantis pasiūlymo 48–49 straipsniuose pateiktu daugiarūšiu ir išteklius tausojančiu metodu ir kad jie turėtų apimti svarbiausius tarpvalstybinius tolimojo susisiekimo srautus pagrindiniame tinkle, optimizuojant kiekvieno metodo naudojimą ir jų bendradarbiavimą. Koridorių konfigūracija turėtų priklausyti nuo ekonominės naudos analizės rezultatų ir ja turėtų būti siekiama efektyvumo ir tvarumo (ekonominio, ekologinio ir socialinio), ypatingą dėmesį skiriant inovacijoms ir rūšių įvairovei. Taigi apibrėžiant koridorius reikėtų atsižvelgti į su visomis transporto rūšimis, įskaitant mazgus, susijusius poreikius.

1.11 EESRK didelę reikšmę teikia ketinimui skirti papildomų išteklių siekiant patenkinti Pasiūlyme dėl Europos infrastruktūros tinklų priemonės pateiktus sanglaudos šalių poreikius ir

mano, kad šis prioritetas taip pat turi būti pateiktas pasiūlyme, pvz., įtraukiant papildomą tikslą 4 straipsnyje arba papildomą prioritetą 10 straipsnyje.

1.12 EESRK atkreipia dėmesį į tai, kad, remiantis Pasiūlymo dėl Europos infrastruktūros tinklų priemonės 17 straipsnio 3 dalimi, 80–85 proc. turimo biudžeto išteklių reikia skirti iš anksto numatytiems projektams, t. y. daugiausia pagrindinio tinklo koridoriams, pateiktiems Pasiūlymo dėl Europos infrastruktūros tinklų priemonės priede. EESRK apgailestauja, kad nėra jokių nuorodų į kriterijus, kuriais remiantis šie projektai buvo atrinkti. EESRK primena koridorių daugiarūšį pobūdį, taip pat pateiktą pasiūlymo 53 straipsnio nuostatose dėl koridorių plėtros plano, kuriame taip pat, atrodo, daroma prielaida, kad transporto rūšių investiciniai projektai turėtų būti tinkamai pasiskirstyti pagal transporto rūšis (žr. pasiūlymo 53 straipsnio 1 dalies f punktą).

1.13 Įvertindamas pasiūlyme (pavyzdžiui, 37–39 straipsniuose) įvardyto tvarumo tikslo svarbą, EESRK domisi, ar plėtojant 38 straipsnyje numatytą krovinių transporto paslaugų galimybę žaliojo koridoriaus sprendimų sąvoka negalėtų būti naudojama kaip kokybės ženklas.

2. Įžanga

2.1 Šiuo metu galiojančios TEN-T gairės yra patvirtintos kaip sprendimas, jos parengtos 1996 metais. Jų tikslas – gerinti susisiekimą ir kartu bendrosios rinkos veikimą.

2.2 Vis dėlto iš dalies pakeistomis 1996 m. gairėmis nesukuriamas visuotinis tinklas. Tai visų pirma pasakytina apie prioritetinius projektus, skirtus tam tikriems su tinklu susijusiems klausimams, kuriuos sprendžiant iškyla pajėgumų arba kitų susisiekimo problemų.

2.3 Gairės įgyvendinamos lėtai, yra vėluojama, visų pirma kalbant apie prioritetinius projektus.

2.4 EESRK taip pat atkreipia dėmesį į nepakankamai gerą įgyvendinimą naujose valstybėse narėse Rytų Europoje.

2.5 Dabar Komisijos pateiktas komunikatas ir pasiūlymas (paketas) yra ilgos konsultacijų procedūros rezultatas. EESRK dalyvavo šioje procedūroje ir pateikė nuomones dėl 2009 m. Žaliosios knygos dėl TEN-T politikos ⁽¹⁾ ir tada besiruošiančios pirmininkauti Lenkijos prašymu pateikė nuomonę dėl tvaraus ES transporto politikos vystymosi ir TEN-T planavimo ⁽²⁾. EESRK savo nuomonėje dėl 2011 m. transporto politikos baltosios knygos ⁽³⁾ taip pat atkreipė dėmesį į TEN-T klausimus.

⁽¹⁾ EESRK nuomonė „TEN-T: Politikos peržiūra“, OL C 318, 2009 12 23, p. 101.

⁽²⁾ EESRK nuomonė dėl ES transporto politikos darnaus vystymo ir TEN-T tinklų planavimo, OL C 248, 2011 8 25, p. 31.

⁽³⁾ EESRK nuomonė dėl Baltosios knygos „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviai išteklių naudojimo grindžiamos transporto sistemos kūrimas“, OL C 24, 2012 1 28, p. 146.

2.6 Šiuo pasiūlymų paketu siekiama sukurti integruotą transporto, energetikos ir skaitmeninių paslaugų tinklų infrastruktūros politiką, kad būtų galima užtikrinti sąveiką, gerinti išteklių paskirstymą ir šalinti kliūtis, su pajėgumais susijusias problemas ir įtvirtinti trūkstamas jungtis.

2.7 Paketu aiškiai siekiama prisidėti prie strategijos „Europa 2020“ tikslų įgyvendinimo, t. y. kurti tvarią ir konkurencingą žinių ekonomiką, aprūpintą optimaliais ir efektyviai išteklius naudojančiais tinklais.

2.8 Šiems tikslams įgyvendinti pasirinktos priemonės apima kiekvienam sektoriui skirtus atskirus reglamentus ir planavimo, prioritetų ir įgyvendinimo gaires bei bendrojo finansavimo sistemą, 2014–2020 m. Reglamentą dėl Europos infrastruktūros tinklų priemonės ir pridėtą koridorių ir iš anksto numatytų projektų, atrinktų finansuoti 2014–2020 m., sąrašą. Reglamentas dėl Europos infrastruktūros tinklų priemonės nepatenka į šios nuomonės taikymo sritį.

2.9 Pasiūlyme nustatyta keletas transporto sektoriui skirtų tikslų. Svarbiausias jų – įvesti nuoseklų pagrindinį tinklą, kuris leistų užtikrinti, kad bendrojoje rinkoje būtų vežama efektyviai išteklius naudojančiu daugiarūšiu transportu, ir kuris būtų sujungtas ir su kitais tinklais. Šiuo pasiūlymu siekiama pakeisti daugybę dabartinių tarpusavyje nesuderintų TEN-T gairių ir pagerinti tinklo matomumą bei palengvinti įgyvendinimą.

2.10 Šiuo paketu, kaip ir 2011 m. Transporto politikos baltąja knyga, norima užtikrinti kuo sklandesnį susisiekimą transporto priemonėmis (įskaitant logistikos paslaugas) bendrojoje rinkoje, užtikrinti tvarumą ir augimą. Pasiūlymu norima palengvinti valstybių narių tarpvalstybinį koordinavimą, o tai padaryti padės pasiūlyme numatyta geresnio lėšų skyrimo ir geresnio planavimo sistema.

2.11 Pasiūlymas apima tinklo priemonės, skirtas intelektinei transporto sistemai plėtoti, ekologiško transporto sprendimams ir inovacijoms gerinti.

2.12 Pasiūlyme tinklas skirstomas į du lygmenis – visuotinį tinklą ir pagrindinį tinklą. ES ištekliai ir valdymas yra sutelkti į pagrindinį tinklą, kuris Europai yra labai naudingas (būtų sukurtos trūkstamos tarpvalstybinės jungtys, pašalintos kliūtys, atsirastų daugiarūšio transporto mazgai). Pagrindinis tinklas turi būti įgyvendintas iki 2030 m. pabaigos, o visuotinis tinklas – iki 2050 m. pabaigos.

2.13 Pagrindinio tinklo lygmeniu atrenkami keli daugiarūšiai pagrindinio tinklo koridoriai, jiems teikiamas stiprus valdymo mechanizmas ir skiriama didžioji dalis biudžeto išteklių.

3. Bendrosios pastabos

3.1 EESRK palankiai vertina komunikatą ir pasiūlymą ir sutinka, kad veikianti infrastruktūra labai svarbi vidaus rinkos veikimui.

3.2 EESRK kelis kartus ragino skirtingoms transeuropinių tinklų rūšims taikyti integruotą požiūrį. Todėl EESRK palankiai vertina tai, kad šiuo metu teikiamuose pasiūlymuose laikomasi šio požiūrio.

3.3 EESRK pažymi, kad pasiūlyme labai bendrais bruožais aptariamos tik įvairių tinklų tarpusavio koordinavimo galimybės. Konkretesnės nuostatos pateikiamos Pasiūlyme dėl Europos infrastruktūros tinklų priemonės.

3.4 EESRK palankiai vertina tai, kad pasiūlymas atitinka 2011 m. Baltojoje knygoje dėl transporto nustatytus transporto politikos tikslus. EESRK atkreipia dėmesį į tai, kad reikia geriau suderinti Baltojoje knygoje dėl 2050 m. perspektyvos pasiūlytas strategines priemones ir kiek konkretesnes 2020–2030 m. priemones. Panašios problemos pastebimos komunikate ir pasiūlyme.

3.5 EESRK mano, kad komunikato ir pasiūlymo dviejų lygmenų principas pagrįstas siekiu sukurti suderintą transporto tinklų skirtą patiekti svarbiausiems prekių ir keleivių transporto srautams; tai naudingas tikslas, pagrįstas poreikiu nustatyti prioritetus, kuriais remiantis būtų naudojami riboti finansiniai ištekliai.

3.6 EESRK abejoja, ar pagrindiniai koridoriai, kurių sistema pateikta pasiūlyme ir kurie yra apibūdinti Pasiūlymo dėl Europos infrastruktūros tinklų priemonės priede, iš esmės nėra 2014–2020 m. biudžeto iš anksto nustatytų prioritetinių projektų trečias lygmuo. EESRK atkreipia dėmesį į tai, kad, 2020 m. baigus galioti Pasiūlymui dėl Europos infrastruktūros tinklų priemonės, iki galo neužbaigti koridoriai ir projektai gali susidurti su nenuspėjamumu ir teisinio nesaugumo problemomis.

3.7 Todėl EESRK svarsto, ar koridorių ir iš anksto atrinktų projektų sąrašo nereikėtų pateikti šio pasiūlymo priede. EESRK mano, kad patys koridoriai yra labiau susiję su pasiūlymu, kuriuo jie yra reglamentuojami, negu su pasiūlytu Reglamentu dėl Europos infrastruktūros tinklų priemonės.

3.8 EESRK taip pat atkreipia dėmesį į pagrindinio tinklo ir į pasiūlyme numatytų koridorių suderinamumo problemą. Nors EESRK neabejotinai supranta, kodėl reikia nustatyti labai griežtus prioritetus, kai kalbama apie išteklių naudojimą, infrastruktūros planavimo požiūriu gerai išvystytas koordinavimo ir valdymo mechanizmas galėtų būti naudingas visam pagrindiniam tinklui, taip pat padėtų laikytis įgyvendinimo termino, kuris, pagaliau, jau ne už kalnų. Ypač EESRK norėtų pabrėžti, kad šis mechanizmas labai naudingas siekiant nacionalinio planavimo ir ES pridėtinės vertės pusiausvyros, o taip pat norint ES pridėtinės vertės aspektą įtraukti į nacionalinio planavimo procesą. Stipraus koordinavimo ir valdymo mechanizmo poreikis yra visų pirma aktualus tiems projektams, kurie iš esmės yra tarpvalstybiniai, kaip antai jūrų greitkelių projektai.

3.9 EESRK mano, kad koridoriai iš tikrųjų turėtų būti daugiarūšiai. Tai kartais gali reikšti gana plačius koridorius, kurie apima ne tik sausumos ar nustatytas jungtis, bet ir jūrų jungtis, pavyzdžiui, jūrų greitkeliai. Atitinkamos sąlygos turėtų būti sudarytos kelių transportui, nes svarbu, kad tinklas taip pat būtų kuriamas atsižvelgiant į esamą paklausą. Iš esmės tikimasi, kad 2005–2020 m. prekių transporto augimo tempas bus 34 proc., o kelių transportas šiandien sudaro apie 75 proc. visos transporto apimtys. EESRK mano, kad šis daugiarūšis kumas būtina turėtų atsispindėti ir projektų atrankos procese – pasirinkti reikėtų visas rūšis apimančius projektus.

3.10 EESRK sutinka su komunikate pateiktu vertinimu, kad dabar gali būti tinkamas laikas su infrastruktūra susijusiems pasiūlymams teikti, nes dėl dabartinės finansų krizės investicijos į infrastruktūrą sulaukia vis daugiau dėmesio. Vis dėlto EESRK mano, kad finansines galimybes reikėtų vertinti žvelgiant į ilgesnę perspektyvą, t. y. parengti dokumentus laikotarpiui iki 2030 ir 2050 metų.

3.11 EESRK atkreipia dėmesį į plačių užmojų 2014–2020 m. laikotarpio planus, kaip išdėstyta CEF pasiūlymo priede. Vertindamas teigiamą poveikį pasiūlyme numatytų pagrindinio tinklo koridorių koordinavimo ir valdymo mechanizmų įgyvendinimui ir CEF pasiūlyme numatytai stebėsenai, EESRK vis dėlto atkreipia dėmesį į tai, kaip sunku numatyti nacionalinių planavimo procedūrų trukmę, nes planavimo sprendimai dažnai priklauso nuo apeliacijos ir ilgų procedūrų, kurios yra gana įprastos.

3.12 EESRK savo nuomonėje dėl 2011 m. Transporto politikos baltosios knygos pabrėžė tolimojo susisiekimo transporto ir paskirstymo miesto vietovėse sąsajos svarbą. Todėl EESRK priima pasiūlyme pateiktą požiūrį šiuo klausimu.

4. Konkrečios pastabos

4.1 EESRK pabrėžia, kad, įgyvendinant gaires, svarbu atsižvelgti į vietos sąlygas, kai kalbama apie techninius kriterijus, kad nekiltų pavojus saugumui arba saugai. Turėtų būti galimybė tinkamai spręsti šią problemą kaip išteklių naudojimo efektyvumo klausimą.

4.2 Jūrų greitkelių sąvoka nevisiškai aiški kalbant apie uostų, esančių skirtinguose koridoriuose, arba skirtingos padėties uostų jūrų greitkelių jungtis, pavyzdžiui, tarp pagrindinio tinklo uosto

ir visuotinio tinklo uosto arba tarp dviejų skirtingiems koridoriams priklausančių pagrindinio tinklo uostų (žr., pavyzdžiui, pasiūlymo 25 straipsnio 2 dalies c punktą). EESRK apgailestauja dėl šio neaiškumo ir mano, kad dėl jo gali kilti praktinių sunkumų, kai jūrų greitkelių projektai bus jungiami.

4.3 Pasiūlymo 38 straipsnio nuostatose iš tikrųjų kalbama apie žaliąjį koridorių – sąvoką, kurią Komisija pirmą kartą pavartojo 2007 m. krovinio transporto veiksmų plane. EESRK apgailestauja, kad ši pavyzdinė sąvoka pasiūlyme nenaudojama kaip kokybės ženklas.

4.4 EESRK sutinka su reikalavimais, kuriuos turi atitikti pagrindinio tinklo kelių transporto infrastruktūra (pasiūlymo 45 straipsnis). Pagalbinė infrastruktūra, kaip antai poilsio zonos greitkeluose kas 50 km ir komercinių kelių transporto priemonių vairuotojams skirtos atitinkamos saugios stovėjimo aikštelės, itin svarbi: tokios tinkamą poilsį užtikrinančios priemonės labai svarbios ne tik vairuotojų darbo sąlygų gerinimui, bet ir kelių eismo saugumo didinimui. Jos taip pat padeda kovoti su organizuotu nusikalstamumu.

4.5 Reikėtų stiprinti reikalavimą dėl alternatyvių ekologiškų degalų prieinamumo, nes jis bus labai svarbus siekiant susieti TEN-T gaires su Alternatyvių transporto degalų strategija (įskaitant elektros energiją, biodegalus, sintetinius degalus, metaną, suskystintas naftos dujas), kurią Europos Komisija rengiasi įgyvendinti tam, kad ES pagrindinio tinklo lygmeniu būtų sudarytos sąlygos ekologiškų ir energiją taupančių transporto priemonių plėtrai. Todėl EESRK mano, kad norint ES rinką kuo greičiau pripildyti ekologiškais transporto priemonėmis, būtina plėsti atitinkamų degalinių, kuriose būtų galima įsipilti alternatyvių degalų, tinklą.

2012 m. vasario 22 d., Briuselis

*Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto
pirmininkas*
Staffan NILSSON